

Hardi Tamás

tudományos főmunkatárs

MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Győr

TÖRTÉNELEM ÉS GEOPOLITIKA A DUNAI FEJLESZTÉSEK HÁTTERÉBEN¹

Gondolatok a Duna régióformáló szerepéhez

ABSZTRAKT

A folyóvizek jelentős szerepet játszottak az európai gazdaság kialakulásában, fejlődésében. A vasút és általában a gépesített közlekedés megjelenése előtt kitüntetett szerepük volt a szállításban, de sok gazdaságban még ma is alapvető szerepet játszanak. A tanulmány a Duna gazdasági fejlődésünkben betöltött történelmi szerepét vizsgálja, s azt, hogy a gazdasági szükségszerűségeken kívül milyen geopolitikai események, hatások alakították ezt a szerepet, s hogy mely okokra vezethető vissza, hogy a Duna a lehetségesnél kisebb mértékben járult hozzá Magyarország és Délkelet-Európa fejlődéséhez az utóbbi 200 évben.

KULCSSZAVAK: Duna, szállítás, csatornafejlesztések, geopolitika, Délkelet-Európa

Egy jelentős méretű folyó, amely agrár termőközveteket köt össze a felvevő paccal, nyersanyaglelőhelyeket a feldolgozóipari körzetekkel történelmi léptékben hozzájárulhat ahhoz, hogy egy együttműködő gazdasági térség kialakulhasson. A Duna mint tengely, mint határ több birodalom fontos földrajzi elemévé vált (Breu 1971), így fontos hatalmi tényező. Abban több szerző egyetért, hogy a Duna gazdaságfejlesztő erővel bírt térségünkben (Gál 2001), de napjainkban úgy látjuk, hogy a Duna mint közlekedési folyosó kihasználtsága alacsony szintű, messze elmarad a lehetőségektől, különösen a folyó középső és alsó szakaszán. Ennek okaként általában azt nevezik meg, hogy a hajóút adottságai, paraméterei gyengék, elmaradtak azok a fejlesztések, amelyek azt jobban kihasználhatóvá tették volna, így számos akadály nehezíti a közlekedést. Nem tagadva ennek az állításnak az igazát elemzünk olyan okokat, amelyekre visszavezethető, hogy a folyó kihasználtságának szintje alacsony maradt. Tanulmányunk történelmi léptékben vizsgálja a Duna és a térség gazdasági integrációjának kapcsolatát, s próbál napjaink területi fejlődési folyamatainak vizsgálatához bizonyos történelmi háttérrel adni.

1 A tanulmány a Változás és folytonosság a magyar térképzetekben: nemzet, területiség, fejlesztés és határpolitika című NN 114468 témaszámú Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal (NKFIH) kutatás keretében készült.



Bevezető

Egy folyó a gazdaságtörténet jelentős részében mint közlekedési, szállítási útvonal járul hozzá egy régió gazdaságának szervezéséhez, s mint ilyen, alakítja is a gazdasági térszerkezetet. Éppen ezért tanulmányunkban a térség gazdasági egységesülésének kérdését a vízi szállítás gazdasági szerepén keresztül vizsgáljuk. Megközelítésünk elsősorban arra koncentrál, hogy a különböző gazdaságtörténeti korokban milyen szerepe lett volna a folyónak a térség gazdasági fejlődésében, s vizsgáljuk azokat az (elsősorban geopolitikai) okokat, amelyek miatt a Duna nem tudott teljes mértékben megfelelni ezeknek a gazdasági igényeknek (Hardi, 2012).

Két olyan tényt említenénk meg, ami miatt a vízi közlekedést ma csekély mértékben igényli a gazdaság a Duna mentén, s emiatt annak kihasználtsága elmarad a lehetségestől. Egyrészt térségünkben nem alakult ki egy gazdasági ágazatban sem olyan regionális kapcsolatrendszer, amelynek tengelyét, feltételeit a folyó biztosította volna. A Duna mentén, az industrializáció során kiépülő nemzetgazdaságok inkább versenytársakká váltak, semmint egymást kiegészítő rendszerré. Másrészt nem épült ki az a vízi közlekedési hálózat, ami a vízi közlekedés hatékonyságát fokozta volna, úm. a hajózható mellékfolyók, átkötő és útrövidítő csatornák rendszere, kikötők, csatlakozási pontok más közlekedési rendszerekhez (vasút). Így a jelenleg létező, rendkívül hosszú vízi út elsősorban tranzitszállítások bonyolítására alkalmas, a térségi kapcsolatrendszer fejlődését kevésbé szolgálja.

A térség gazdaságának fejlődése, ennek kapcsán a Duna mint vízi út fejlődése jellegzetesen szakaszolható az elmúlt bő kétszáz évben. Úgy látjuk, hogy a szakaszok kialakításában nagyon nagy szerepet kapott térségünk geopolitikája, amely egyrészt megszabta a korszakhatárokat, másrészt befolyásolta azokat a fejlesztéseket, amelyek az egyes korszakokban szükségesek lettek volna ahhoz, hogy létrejöhessen egy olyan, folyó menti, együttműködő gazdasági kapcsolatrendszer, amely más, hasonló nagyságrendű, európai folyó mentén létrejöhetett ebben az időszakban. Mindenesetre számos olyan, a Duna földrajzi jellegzetességeiből adódó fejlesztési kérdés merült fel a 200 év során, amelyek azóta is rendszeresen előbukkannak.

A 19. század: gabonaszállítás, kolonializáció, iparosodás

A 19. században a Duna térségében, s a dunai hajózás kérdésében elsősorban az Oszmán, az Orosz és a Habsburg Birodalom érdekei ütköztek. A fő cél a balkáni befolyás megőrzése, illetve megszerzése volt, de ehhez kapcsolódott a dunai



hajózás és kereskedelem ellenőrzésének lehetősége is. Oroszország szárazföldi elzártságából a Fekete-tenger irányába kívánt kitörni, s ezért már a 18. században elérte annak partvidékét. A kereskedelmének fellendítése érdekében megalapították Odesszát (1794), amelynek fő szerepe az orosz gabona világcipacra juttatása volt. Az oroszok legfontosabb érdeke a szabad mozgás és kereskedelem a Fekete-tengeren és a szorosokban (Boszporusz és Dardanellák), s kiváltképp a gabonakereskedelemben a fiatal kikötőváros, Odessza érdekeinek védelme volt (LeDonne, 2006). A terjeszkedés miatt az Orosz Birodalom hamar összetűzésbe került a Balkánt, s így a Duna mentét is uraló Oszmán Birodalommal, s ez vezetett az orosz–török háborúk sorához a 18–19. században. Az Oszmán Birodalom ugyanakkor a kereskedelmet, így a dunai kereskedelmet is monopólizálta, abból csak Ausztria számára tett bizonyos engedményeket.

1829 előtt a Duna fő gazdasági funkciója a magyar Alföld gabonájának elszállítása volt, egyrészt a birodalmi központba (Bécs), másrészt – átrakodással – az adriai kikötőkbe. A Dunán lefelé történő szállítást (a Fekete-tenger irányába) a Török Birodalom akadályozta, megtartva a kereskedelem monopóliumát. Az Bécs felé vezető út földrajzi hátránya, hogy a folyón felfelé kellett vontatni a rakományt. A déli út a Száva és a Kulpa folyók közbeiktatásával Fiume felé tartott, s a Kulpa adottságai, valamint a többszöri átrakodás miatt bizonytalan és drága piacra jutást biztosított, s ez jelentős hátrányt okozott a magyar gabonának a kelet-európai termelőkkel szemben. A dunai hajózást ekkor a Habsburg Birodalom és a Török Birodalom felügyelte.

A több állam területét érintő folyókon a hajózás szabadságát az 1815. évi, a napóleoni háborúkat lezáró bécsi kongresszus mondta ki, de csak elvben, s a Duna kérdése ekkor még nem merült fel nevesítve.

A szállítási irányoknak megfelelően a csatorna-fejlesztési tervek a rossz földrajzi adottságok kiigazítását szolgálták. A magyar Alföld gabonáját csak nagy kerülővel, a Tiszán lehajózva, majd a Dunán felfelé lehetett szállítani. Ezért 1802-re elkészült a Tiszát a Dunával összekötő, 118 kilométeres Ferencsatorna. Ez 227 kilométerrel és 20 nappal rövidítette meg a gabona útját Bécs felé. A 19. század elejétől tervek születtek a Duna–Száva csatorna létesítésére (amely 420 km-rel rövidítette volna le az utat), valamint a Kulpa folyó csatornázását is tervbbe vették.

A következő periódus (1829–1856) kezdetét a drinápolyi orosz–török béke-megállapodáshoz kötjük, mivel ekkor vált az Orosz Birodalom a delta vidék urává. Ez a hódítás azonban több lépcsőben történt meg. Oroszország a Duna használatára már 1774-ben lehetőséget kapott a portától, de a part menti területeket (Besszarábiát) csak 1812-ben szerezte meg, s vált így Duna parti állammá. Befolyását növelve a Havasalföldi Fejedelemség és így annak kikötői



(Giurgiu, Braila és Turnu Magurele) már orosz érdekszférába tartoztak 1826-ban (Akkerman egyezmény), de a torkolatvidék egésze az 1828–1829-es orosz–török háborút követően került a cári birodalom fennhatósága alá. Ez a dátum egyúttal az oszmán kereskedelmi monopólium megtörését is jelentette nem csak a Dunán, de a Boszporusz szorosban is. A Balkán eddigi gabona-kiviteli tilalma feloldódott, ami hozzájárult a dunai kereskedelem fellendüléséhez. Ez a béke lehetővé tette az orosz, osztrák, a török és a dunai fejedelemségek hajói számára, hogy a folyó teljes hosszában hajózzanak (Palotás, 1984). Csakhogy Oroszország – mint a delta birtokosa – a saját gabonakereskedelme érdekében a tengeri kijutást akadályozta. Karantént állított fel a Szulinai-ágban, s minden hajót Odesszába küldött megfigyelésre (Krehbiel, 1918). Másrészt a hatalmas mennyiségű hordalékot szállító ágakat nem tartotta karban, így a hajózóút egyre rosszabbá vált. Ausztriával ugyan kötött egy egyezményt 1840-ben a hajózás és a kereskedelem biztosításáról, de annak rendelkezéseit nem tartotta be (Palotás, 1984).

A Duna szállítási jelentősége szempontjából a másik kiemelkedő esemény a gőzhajózás megjelenése volt. A géphajó forradalmasította a folyóvízi szállítást, mert így árral szemben is viszonylag gyorsan tudtak közlekedni a megrakott uszályok, s egyre nagyobb lett a hajók befogadó képessége, ami gazdaságosabbá tette a szállítást.

Ezek a politikai és technikai változások tették lehetővé, hogy a vízi kereskedelem jelentősége megnőtt, s 1829-ben megalakulhatott a később stratégiai jelentőségűvé vált Erste Keiserliche-Königliche Donau Dampfschiff Gesellschaft (DDSG) Széchenyi István vezetésével.

A vízi úthálózat igénye nem csak a Duna középső és alsó szakaszán, hanem a felső szakaszon is jelentkezett. Bajorországban a vízi összeköttetés igényét már nem egyszerűen a gabonaszállítás, hanem az egységes német gazdasági térhez való kapcsolódás igénye motiválta. Így került sor 1836 és 1846 között a Lajos/Ludwig-csatorna megépítésére, amely a mai Duna–Majna összeköttetés elődjének tekinthető. A folyó középső és alsó szakaszán a fejlesztések célja az orosz uralom alatt álló torkolatvidék kikerülése volt. Ezért már 1834-ben a DDSG javaslatot tett egy olyan csatorna megépítésére, ami a mai román Duna–Fekete-tenger csatorna szerepét töltötte volna be (Turnock, 1986). Mivel ezt a tervet a Dobrudzsát uraló Oszmán Birodalom orosz nyomásra megghiúsította, a gőzhajózási társaság egy postautat szervezett 1840-ben Russe és Várna között. (E két város között épült ki később a Török Birodalom első vasútvonala [Erdősi, 2008].)

Az 1856 és 1914 közötti időszakot politikai téren a Duna nemzetközivé válása, míg gazdasági téren az iparosítás, a nemzeti gazdasági terek kiépítésének időszakaként nevezhetjük meg. 1856 lényeges dátum a térségben, mivel



ekkor sikerült egy európai hatalmi koalíciónak a krími háborúban időlegesen visszaszorítani a terjeszkedő Oroszországot. Ezzel a győzelemmel az európai szövetséges erők megvédték a brit és francia érdekeket a mediterráneum keleti medencéjében. Ugyanakkor azt is meg kellett akadályozni, hogy Ausztria, mintegy leváltva az oroszokat hatalmi pozíciókat szerezzen a térségben. Erre a legjobb megoldás a Duna közlekedésének nemzetközi rezsím alá helyezése volt. A Duna szempontjából lényeges, hogy ezzel felszabadult a torkolat hajózása. A győztes hatalmak a torkolat szabad használata érdekében hozták létre (először csak ideiglenes jelleggel) az Európai Duna Bizottságot, amelyben a háborúban győztes hatalmak és Oroszország vettek részt. A Brailától felfelé terjedő szakasz „szervező ereje” a Monarchia maradt, s vezetésével megalakult a parti államokat tömörítő Nemzetközi Duna Bizottság is, amelynek működése viszont névleges maradt, mivel nem sikerült kialakítani az együttműködést Ausztria és az önállósuló dunai fejedelemségek között. Az EDB viszont egy különleges rezsímet valósított meg, mivel egy olyan területen hozott létre saját szabályzatokat, amely különböző államokhoz tartozott, s ezeket a szabályokat be is tartathatta, s szankcionálhatta.

A Habsburg Birodalom egy kvázi kolonialista szerepet vállalt a Duna mentén a 19. század második felében. Ezt a tevékenységét elsősorban a DDSG működésére alapozta, amely az 1880-as évekre a világ legnagyobb belvízi hajózási társaságává nőtte ki magát, szénbányákat, vasutat, hajógyárakat tartott fenn (Erdősi 2008). Funkciója az Alsó-Dunán tipikusan a centrum–periféria viszonyrendszer fenntartása volt a kereskedelemben, ugyanakkor rajta keresztül számos modernizáció jutott el az agrár dominanciájú Alsó-Duna menti térségekbe (Erdősi–Gál–Hajdú, 2002). A DDSG gőzhajózási monopóliuma ugyanakkor magára a Dunára vonatkozott, míg a mellékfolyókon szabadon alakulhattak más társaságok. Ezek a társaságok azonban, pusztán a mellékfolyókat használva nem voltak életképesek, nem bírták a versenyt a DDSG-vel (Hámori, 1999). 1857 után már más társaságok is közlekedtethettek gőzhajókat a Dunán, de a DDSG kezdeti előnyével nem tudtak versenyezni. A mellékfolyók hajózása pedig továbbra is kezdetleges maradt. Ez annak ellenére is igaz, hogy a legnagyobb gabonaforgalmat, 1865-ös adatok alapján a mellékfolyók kikötői bonyolították, ún. Makó, Sziszek, Szeged, s csak ezek után következett Győr és Braila (Der Schiffs- und Waren-Verkehr, 1868). A Ferenc-csatornát is jelentős mértékben használták a szállításokra, de ezek a közlekedési eszközök vontatott uszályok voltak.

Ebben az időszakban indult meg a vasút fejlődése is. Így a vízi út számára komoly versenytárs jelentkezett. Ez a verseny elsősorban abban nyilvánult meg, hogy a kialakuló nemzetállami gazdasági terek integrációját sokkal jobban



lehetett a vasútra alapozni, mint a vízi útra. Gyorsabban, látványosabban fejleszthető volt, mint a víziút-hálózat, ezért a tőkét el is vonta attól (Hoszpötzky, 1908). A vasúti közlekedés gyorsabb, sok árufajta (és a személyközlekedés) szempontjából gazdaságosabb is, mint a vízi szállítás. Magyarországon a vasutak kiépítésénél szempont volt a gabonaforgalom vasútra terelése, még azon az áron is, hogy a viteldíjakat irreálisan alacsonyan tartották azokban a viszonylatokban, ahol a vízi út konkurenciát jelenthetett (Gráfik, 2004).

A hatalmi vetélkedésnek egy újabb dimenziót adott a vasútépítés és hajózás közötti vetélkedés az 1860-as évektől. Ennek egyik megjelenése volt, hogy a gabonaszállítások gyorsítása érdekében a hosszú, torkolatvidéki út helyett a Dobrudzsán átvezető vasút építésébe kezdett egy brit érdekeltségű cég a Danube and Black Sea Railway and Kustendje Harbour Company, Ltd. (Jensen–Rossegger, 1978), valamint hasonló kezdeményezésre épült a Ruszét Várnával összekötő első török vasút. A Német Birodalom, bár rendelkezett Duna szakasszal, de a középső és délkeleti szakasz kérdésében kevés szerepet játszott. Megalakult Dél-német Duna-gőzhajózási Társaság, mely az osztrákhhoz hasonlóan monopolizálta területén a gőzhajózást. A német délkeleti irányú befolyási övezet kialakítása az osztrákok által „foglalt” vízi út helyett a versenytárs vasúti beruházásokban öltött testet.

A vízi út esetében a főág hajózási körülményeinek javítására került sor. Dévény–Gyönyű között (Szigetköz) 1886 és 1896 között alakították ki a hajózó főmedret. A másik fontos kérdés a Vaskapu rendezése volt. Az 1871. évi londoni Duna konferencia döntött arról, hogy a parti országok a hajóút megjavítása érdekében illetéket szedhetnek az arra haladó hajóktól. A parti államok között azonban nem született megegyezés az 1877–1878-as orosz–török háborúig, így annak lezárása, illetve az utána tartott Berliini Kongresszus a Monarchiát bízta meg a munkálatokkal, amely Magyarország hatáskörébe utalta azokat. Az Al-Dunán a szabályozási, illetve hajóút javítási munkálatokat 1890 és 1898 között végezték (Hoszpötzky, 1908; Tóry, 1954; Deák, 1998). Ezek a munkálatok hatalmas teljesítménynek számítottak, s több mint hetven évre biztosították a dunai hajóforgalmat.

A 19. és 20. század fordulóján ismét a csatornaépítés felé fordult az érdeklődés. A kiépült vasúti hálózatok mellett világossá vált, hogy egyes árufajtáknál megmaradt a vízi szállítás költségelőnye, s a gazdasági fejlődés igényelte a víziút-hálózat kiépítését is. A Duna mentén ez számos csatornaépítési tervben öltött testet, amelyek egyrészt a belső vízi út elemek kiépítését, összekapcsolását, másrészt a Duna térség más vízi utakhoz (Rajna, Elba, Odera, Visztula) csatlakoztatását, harmadrészt a tengeri kijutás megkönnyítését szolgálták. Ezeknek a terveknek a megvalósítására született meg a bajor csatornatörvény (1917), az osztrák



csatornatörvény (1901), valamint a magyar állami folyócsatornázási terv (1907). A gabonaszállítások mellett ezek az állami kezdeményezések már kifejezetten az ipar infrastrukturális támogatására jöttek létre (Fekete 1907; Tellyesniczky, 1918; Tőry, 1952). A fiatal dunai államokban is elindultak tervező munkák. Szerbiában angol és német ösztönzésre és finanszírozási ígérettel született meg a Vardaron keresztül az Égei-tenger elérésének terve. 1907-ben egy amerikai vállalat egy előzetes tervet is készített a Duna–Vardar csatorna megvalósítására (Jovanovski, 1993).² Ezek a tervek részint azért váltak szükségessé, mert a korábban épült csatornák méreteik miatt gazdaságtalanokká váltak a hajók növekvő mérete miatt, részben azért, hogy az egyes államokon belül megoldják a belső vízi összeköttetéseket. Pl. Bécs szénellátását javítsák, s a fővárost összekössék az Elbával, Visztulával, Magyarországon Budapestet az alföldi területekkel, s a más folyórendszerekbe és a tengerre való kijutást elősegítsék.

A két világháború kora: a Duna mint nemzetközi kijárat egy 'landlocked' térségből

A huszadik század első felében a Duna szerepe megváltozott. Az első világháború után a Közép-Európában létrejött új államok között több olyat is találunk, amely nem rendelkezik tengerparttal. A háborút lezáró békeszerződés a Duna státuszáról is rendelkezett. A nagyhatalmak újraélesztették az Európai Duna Bizottságot a torkolat felügyeletére, s tevékenységéről a párizsi konferencia rendelkezett. A korábbi megállapodások alapján létrehozták a Nemzetközi Duna Bizottságot is, a part menti államok részvételével (Lipták, 1993).

A konferencián fogadták el azt a konvenciót, amely a Duna Alapokmányát rögzíti.³ Ez a dokumentum a vízhálózatnak mindazt a részét (tehát a mellékfolyókat is), amely egynél több állam számára szolgált a tengerhez kijáróként

2 Az ötlet megszületése az első világháború elzártságából kiutat kereső egyik megalapozatlan kísérlet volt, amelyet a Monarchia bürokráciája átvett, s azóta is éli a maga életét (Kaján, 2004). A Közép-Európából Thesszalonikibe tartó hajózási útvonal kétségtelenül lerövidülne mintegy 1100 kilométerrel. Háborús időkben nem kevésbé csábító volt a Boszporusz és a Dardanellák kikerülésének lehetősége is. Azonban a terv hátránya, hogy nagyon magasan helyezkedik el a vízválasztó a két folyó völgye között, ami miatt a beruházás rendkívül költséges lenne (Tőry, 1954). Kaján idézi Kvassay Jenő szakértői véleményét, miszerint az útvonalon 140 zsilip megépítésére lenne szükség ahhoz, hogy áthidalják a magasságkülönbséget. Ezzel a hajózóút időszükséglete nagyon megnövekedne, egyben a költségek is, tehát nem lenne versenyképes a hosszabb útvonallal.

3 Convention Instituting the Definitive Statute of the Danube, signed at Paris, July 23, 1921. <http://www.forost.ungarisches-institut.de/pdf/19210723-1.pdf>



– nemzetközinek nyilvánította. Valamint megkapta ezt a státuszt minden, akkor létező vagy később építendő csatorna és más csatlakozó vízi út. A két világháború között a korábbi, hajózásra épülő hegemoniát Nagy-Britannia próbálta átvenni. A vesztes államok hajóstársaságait felvásárolva egy ideig vezető gazdasági pozíciót próbált kialakítani magának a Duna mentén. Az angol érdekeltségű Duna Hajózási Társaság profitja stabil maradt, köszönhetően többek között a hajózási vállalatok szénbányáinak, de az egyre erősebb autarchia és nemzeti piacok bezáródása ellehetetlenítette a működésüket (Teichova–Ratcliffe, 1985).

A Duna nemzetközi vízi útja tehát nagy jelentőségre tett szert, hiszen az árukat így nem az újonnan kialakított vámhatárokon keresztül kellett szállítani, hanem közvetlen tengeri kapcsolatot lehetett elérni. Különösen hasznos volt ez Magyarország esetében, amely egyrészt elszigetelődött politikailag a szomszédos államok nagy részétől, másrészt a békeszerződés következtében jelentős mértékben elvesztette gazdasági erőforrásait is, amelynek egy részét (pl. faanyag) folyami szállítás segítségével szerezte be. A folyam–tenger hajózás látzott a külkereskedelmi kitörési pontnak, ezért egy kísérleti időszak után a harmincas évek végére Magyarország nagy lendülettel fejlesztette flottáját, 1200 tonnás Duna–tengerjáró hajókat alkalmazva. Ennek a forgalomnak a stratégiai jelentősége kiemelkedő, mivel biztosították az önálló magyar külkereskedelmet egy problémás időszakban. A hajók Budapestről egyenesen szállítottak árut a levantei, közel-keleti, észak-afrikai kikötőkbe. Budapestet 1938-tól a Lloyds mint tengeri kikötőt tartotta nyilván (Katona, 2000). Ez a flotta egészen a hetvenes évek közepéig állt szolgálatban.

A Duna így alapvető jelentőségűvé vált elsősorban a magyar, de az osztrák és a német gazdasági fejlődés szempontjából is, s a harmincas évektől elősegítette a német befolyás megerősödését a délkelet-európai gazdaságokban (Basch 1944). A német gazdaság már a háború előtt (1934-től), illetve az alatt is emelt áron vásárolta a nyersanyagokat és az élelmiszert a Duna menti Magyarországról és Romániából, amelyek egyúttal a német ipari termékek felvevőpiacai voltak (Honvári, 2005).

Ebben az időszakban ugyanakkor a part menti államok gazdasági fejlődésére jellemző, hogy versenyző, kis nemzetgazdaságok alakultak ki, amelyek kapcsolatai egyre gyérebbek lettek. Ezzel szemben erősödött az egész térség és Németország kapcsolatrendszere, egy kolonialista metodika szerint.

Ami a fejlesztéseket illeti, látható, hogy ebben az időszakban a század elején elhatározott tervekre már forrás nem jutott, ráadásul a korábban tervezett hálózati elemek, csatornák jelentős része több állam területére esett volna, így ezek a fejlesztések elmaradtak.



A második világháború a német dominancia erősödését jelentette a Duna völgyben. Németország Románia közreműködésével 1938–39-ben felszámolta az EDB és az NDB működését, s a dunai hajózást alárendelte a háborús szállításoknak.

A 20. század második fele, szovjet – keleti – orientáció

A második világháború után különböző politikai erők is szükségesnek érezték egy új dunai rezsim megalkotását. Elsőként, 1946-ban a Külügyminisztereknek Tanácsa dunai országokhoz tartozó tagjai alapelveként kinyilvánították, hogy a Dunán biztosítani kell a szabad hajózást minden állam polgára, kereskedelmi hajója, kereskedője számára, az egyenlőség elvét betartva, s azonos szabályokat alkalmazva.

A szovjet befolyás mértékére jellemző, hogy a hajózást szinte teljesen a saját érdekkörébe vonta a nemzeti hajótársaságokkal közös cégeket alapítva, s az újjá alakuló Duna Bizottság, illetve az 1948-as Belgrádi Egyezmény is erősen szovjet befolyás alatt jött létre (Spulber, 1954). A geoökonómiai helyzet alapvetően megváltozott: míg korábban az osztrák, majd a német gazdasági centrum irányába zajlott egy centrum–periféria kereskedelem, a második világháború után a politikai és gazdasági központ keletre helyeződött, s ennek a kereskedelemnek a Duna földrajzi adottságai sokkal inkább megfeleltek. Igaz, a politikai centrum–periféria viszonyt a szállítások jellege nem tükrözte, mivel nyersanyagok érkeztek kelet felől az alsó és középső dunai térségbe. De a Duna így egy komoly kapocsná vált a szovjet hegemonia fenntartása érdekében. Ez az irány határozta meg a fejlesztéseket is, úm. a hajóutat lerövidítő Duna–Fekete-tenger csatorna megépítése és a Vaskapu végleges rendezése (1972). Szovjet tervek vonatkoztak egy olyan csatorna-rendszer kialakítására is, mely nagy körben a Visztulán keresztül kapcsolná össze a kelet-európai iparvidékeket.

A Szigetköz és a Vaskapu újbóli rendezése időszerűvé vált. Mindkét esetben hosszas nemzetközi huzavona alakult ki. A Vaskapu esetében a költség egy részét a dunai államok közösen állták, s a mértékek, valamint a beruházás szükséges mérete körül kialakult vitát szovjet nyomásra rendezték a felek (Hardi, 2012). A Szigetközi szakasz rendezése ezzel szemben bilaterális keretek között zajlott Csehszlovákia és Magyarország között. 1977-ben került sor a szerződéskötésre, amelyet Magyarország később felmondott környezetvédelmi okokra hivatkozva, így a beruházást Szlovákia önállóan zárta le. A kérdés körül kialakult vita azóta sem rendeződött véglegesen a két ország között.



A Duna nagyhatalmi befolyás nélkül

A huszadik század vége, a szovjetrendszer összeomlása megszüntette a több évtizedig működő keleti irányú érdekeltségi rendszert. A gazdasági szerkezetváltással járó visszaesés nagymértékben érintette azokat az ágazatokat, amelyek a dunai szállításokon alapultak. Ráadásul a jugoszláv válság politikailag, majd a Duna hidak lebombázása fizikailag is bénította a dunai hajózást. Az 1992-ben átadott Duna–Majna–Rajna csatorna élénkítette a felső szakasz forgalmát, de a középső és alsó szakasz továbbra is kevésbé kihasznált maradt. Jelenleg úgy látjuk, hogy a keleti irányú forgalom erősödése jelenthet egy új lehetőséget a folyóvíz számára, különösen a konténerforgalom, a tranzit lehetőségére alapozva. A kilencvenes évektől látható, hogy a folyami hajózás fejlesztése közös európai érdek lehet, különösen a fő közúti korridorok telítődése esetén. Témánk szempontjából ezért van jelentősége annak, hogy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága (Economic Commission for Europe) támogatásával 1996-ban megszületett az AGN szerződés,⁴ amelynek fő célja, hogy az európai, nemzetközi jelentőségű víziút-rendszert fejlessze, a hiányzó összeköttetéseket pótolja. A Duna esetében fontos, hogy számos olyan hálózati elem került be a szerződésbe, mint fejlesztési lehetőség, amely az elmúlt kétszáz évben már megfogalmazódott, de meg nem valósulhatott. Ezek megvalósulására jelenleg is kicsi az esély, nehezen lenne bizonyítható a gazdaságosságuk a mai gazdasági helyzetben, de a szerződés tartalma talán igazolja azt a kezdeti megállapításunkat, hogy a félbemaradt hálózatosodás nagymértékben visszavetette a Duna gazdasági térszerkezet alakító szerepét térségünkben.

Tapasztalatok

A Duna térség gazdasági fejlődése és összekapcsolódása szempontjából a folyó adta lehetőségeket csak mérsékelten tudták kihasználni a part menti államok. Láthatjuk, hogy az elmúlt kétszáz évben a vízi út földrajzi adottságai megnehezítették annak gazdaságos használatát, s a földrajzi problémákat áthidaló fejlesztési tervek megvalósulása elmaradt. Ezen tervek egy része természetesen illuzórikusnak minősíthető, de számos közülük az adott gazdaságtörténeti korban reális lehetőséget rejtett magában. Így a Duna jellemzően olyan „egyvágányú” közlekedési tengely maradt, amely kiemelkedő gazdasági jelentőségre csak a kolonialista törekvések idején, a térség gazdaságának az osztrák, a német és a

4 European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance. Geneva, United Nations Economic Commission for Europe. 1996 <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agn.pdf>



szovjet gazdasághoz való kapcsolódásával tett szert, valamint az elszigetelt gazdaságok tengeri kijutását segítette elő. Ezzel szemben a térség belső, regionális kapcsolatrendszerét kevésbé erősítette, az erre irányuló fejlesztések elmaradtak. Mindezekből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy a Duna lehetőségeinek gyenge kihasználását csak részben köszönhetjük a földrajzi adottságoknak, fontos figyelembe vennünk azokat a geopolitikai konstellációkat is, amelyek megakadályozták az egyes korokban szükséges fejlesztések véghezvitelét.

Irodalomjegyzék

- BASCH, ANTONIN 1944: *The Danube basin and the German economic sphere*. London, Kegan Paul.
- BREU, JOSEF 1971: Großmachtbildungen in Donaauraum. – *Geoforum*. 6. sz. 15–48. o.
- DEÁK A. ANDRÁS 1998: *Hajózó csatornáink a Monarchia idejében*. Kézirat. Duna Múzeum, Esztergom.
- Der Schiffs- und Waaren-Verkehr auf der Donau und ihren Nebenflüssen (1868)* Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft. Bd. 24, H. 1, 166–169. o.
- ERDŐSI FERENC 2008: *Kelet-Európa országainak vízi közlekedése*. Pécs, MTA RKK.
- ERDŐSI FERENC–GÁL ZOLTÁN–HAJDÚ ZOLTÁN 2002: A Duna történetileg változó szerepe Közép-Európa és Magyarország térfejlődésében. In: DÖVÉNYI Z.–HAJDÚ Z.–GLATZ F. (szerk.): *A magyarországi Duna-völgy területfejlesztési kérdései, I. kötet*. Budapest, MTA. 31–74. o.
- FEKETE ZSIGMOND 1907: A folyócsatornázó osztályban 1902–1904. években tervezett hajózóutak jegyzéke. – *Vízügyi közlemények*. 23. sz. 58–60. o.
- GÁL ZOLTÁN 2001: A Duna (-tengely) térformáló szerepe a Balkánon. In: HAJDÚ ZOLTÁN–PAP NORBERT–TÓTH JÓZSEF (szerk.): *Az átalakuló Balkán politikai földrajzi kérdései. II. Magyar Politikai Földrajzi Konferencia*. Pécs, 2000. november 27–29. Pécs, PTE TTK FI Kelet-Mediterrán és Balkán Tanulmányok Központja. 134–146. o.
- GRÁFIK IMRE 2004: *Hajózás és kereskedelem. Gabonakonjunktúra vízen*. Pécs, Pro Pannonia.
- HÁMORI PÉTER 1999: *A magyar hajózás képes története*. Budapest, Tankönyvkiadó.
- HARDI TAMÁS 2012: *Duna Stratégia és területi fejlődés*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- HONVÁRI JÁNOS 2005: *Magyarország gazdaságtörténete Trianontól a rendszerváltásig*. Budapest, Aula Kiadó.



- HOSZPOTZKY ALAJOS 1908: *A Vaskapuszabályozási munkák ismertetése*. Budapest, Kereskedelemügyi M. Kir. Ministerium.
- JENSEN, JOHN. H.–ROSEGGER, GERHARD. 1978: Transferring Technology to a Peripheral Economy: The Case of Lower Danube Transport Development, 1856–1928. – *Technology and Culture*. 4. 675–702. o.
- JOVANOVSKY, DOBRIVOJE 1993: Morava–Vardar (Axios) navigation route. In: STOJIĆ, EDITA. (ed.): *Danube – the river of cooperation. International Scientific Forum “Danube – The river of cooperation”*. Belgrade.
- KATONA MIKLÓS 2000: *A magyar Duna-tengerhajózás regénye*. Salgótarján, Patt–Press Bt.
- KREHBIEL, EDVARD D. 1918: “European Commission of the Danube: an experiment of international administration.” – *Political Science Quarterly*. 1. sz. 38–55. o.
- LEDONNE, JOHN P. 2006: Geopolitics, Logistics, and Grain: Russia’s Ambitions in the Black Sea Basin, 1737–1834. – *The International History Review*. 1. sz. 1–41. o.
- LIPTÁK, JÚLIUS (ed.) 1993: *Danube – un fleuve Europeen*. Bratislava, NVK International.
- PALOTÁS EMIL 1984: *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában 1856–1883*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- SPULBER, NICOLAS 1954: The Danube–Black Sea Canal and the Russian control over the Danube. – *Economic Geography*. 3. sz. 236–245. o.
- TEICHOVA, ALICE–RATCLIFFE, PENELOPE 1985: British interests in Danube navigation after 1918. – *Business History*. 3. sz. 283–300. o.
- TELLYESNICZKY JÁNOS 1918: A német birodalmi víziutak. – *Vízügyi Közlemények*. 1. sz. 149–171. o.
- TŐRY KÁLMÁN 1952: *A Duna és szabályozása*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- TURNOCK, DAVID 1986: The Danube–Black Sea Canal and its impact on Southern Romania. – *GeoJournal*. 1. sz. 65–79. o.